

## DETERIORO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LAS CIUDADES. ¿ES VIABLE SU REACTIVACIÓN?

Cities' historical downtowns decay. Their recovery is viable?

Jan Bazant

Profesor-investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana  
Unidad Xochimilco  
[janbazants@prodigy.net.mx](mailto:janbazants@prodigy.net.mx)

**RESUMEN:** Durante siglos, los centros han concentrado las actividades de la ciudad; las oficinas de gobierno e iglesia configurando la plaza principal, escuelas y universidad, hospitales, comercios de toda índole, el equipamiento social y por supuesto las casonas de los notables así como las viviendas de los trabajadores en otro sector.

Pero a partir del siglo XX, en México como en los países latinoamericanos, hay grandes cambios sociales, económicos y políticos que empiezan a cambiar drásticamente la fisonomía de las ciudades. Uno de ellos fue el crecimiento demográfico que septuplicó la población urbana e impulso la brutal expansión de las ciudades hacia sus periferias. Esto trajo consigo la reubicación de muchas actividades hacia las periferias y con ello el gradual deterioro del centro urbano.

El artículo tiene por objetivo el analizar algunas variables del gradual decaimiento de los centros urbanos: crecimiento demográfico, expansión urbana y una estructura funcional fragmentada. Luego se presentan las consecuencias que tuvieron estas variables sobre los centros: cambio de la estructura social y económica en el centro, los crecientes congestionamientos con el aislamiento del centro del resto de la ciudad y la ocupación de los espacios públicos –banquetas y plazas- por los vendedores ambulantes que obstaculizan la presencia de edificaciones patrimoniales dentro de la escena urbana e inhiben las actividades económicas formales.

Se presentan algunas conclusiones y recomendaciones entre las que destacan como la ausencia de planeación urbana ha limitado que el centro histórico sea conceptualizado como una estructura social, económica, funcional y físico-espacial dentro de la que hay edificaciones patrimoniales. El congestionamiento tiende a agravar la base económica del centro urbano la que a su vez deteriora su entorno físico; por lo que es muy importante buscar resolver la accesibilidad de los habitantes urbanos para estimular su gradual re-activación. En resumen, es necesario retomar la planeación urbana como un instrumento que ayude a establecer prioridades de acción y estrategias de cómo a corto, mediano y largo plazo se puede ir logrando su rescate e inserción gradual en las actividades de la ciudad. El centro urbano no son sólo edificios patrimoniales, sino que también son los espacios convivencia e identidad de la población de una ciudad.

**ABSTRACT:** During centuries in the past, urban centers have concentrated main activities of a city: government offices with main square and cathedral, schools and university, hospitals, shops of every kind and of course the mansions of wealthy families as well as workers' houses.

But at the beginning of XX century, Mexico and most Latin-American countries experienced great social, economic and political changes. One of them was the demographic growth which increased our urban population seven times in 60 years and induced a brutal urban sprawl in all of the cities. That brought a relocation of city's main activities to the peripheries, since shops and services began moving out of the historic urban centers and they began declining.

This article main objective is to analyze the basic variables which induced it urban centers decay: demographic growth, urban expansion of our cities and social mobility

within the cities. These variables have had an impact on urban centers, some of which are: land use gradual conversion towards low income activities, traffic jams that difficult their access and the use of street side-walks by low income merchants.

The conclusions presented focuses on how urban planning has failed to control the decay process of urban centers and some suggestions are made on how to restore gradually social and economic activities so they can reactivate its historic buildings.

**PALABRAS CLAVE:** Crecimiento demográfico– expansión urbana– congestionamientos– deterioro centro histórico.

**KEY WORDS:** Demographic growth– urban sprawl– land use changes in urban centers– traffic jams – urban center decay.

## **Introducción**

El centro fundacional de la mayoría de las ciudades del país, que tuvieron distintos orígenes como minería, agrícolas, portuarios, comercio, entre otros, tienen similares patrones urbanos basados en una plaza central –zócalo– alrededor de la cual se ubicaron las principales edificaciones y a la que convergieron las principales avenidas que habían de comunicarla con otras ciudades y poblados de la región. Y a la vez, estos ejes principales sentaron la base de una estructura urbana primaria sobre la cual habrían de articularse nuevas avenidas con sus fraccionamientos o asentamientos populares en las décadas y siglos que siguieron.

Hay que recordar que *durante siglos las ciudades mismas fueron los “centros históricos” actuales* (fig.1). Ahí se concentraba el centro de actividades donde se ubicaban las oficinas de los gobernantes, la catedral, universidades o escuelas de oficios, la diversidad de comercios, las casonas de los notables y qué decir de la vida social entre los muy diversos sectores de población que ahí habitaban (figs.2 y 3)

Fig. 1. Plano Ciudad de México. 1886



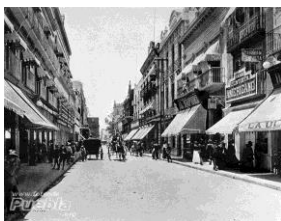
Fuente: Plano de Casimiro Castro, citado en DDF 2005.

Fig. 2. Zócalo de la Ciudad de México. 1900



Fuente:

Fig.3. Calle del centro histórico de ciudad de México.1890



Fuente: Tovar y de Teresa 1991: 37

Esa hegemonía de los centros fundacionales en las actividades de la población duraron siglos, y le forjó en cada ciudad una identidad propia en la eran hilvanadas las características de las etnias locales con sus variedades culinarias, usos, costumbres, música; con la incorporación de las cualidades fisiográficas del territorio, cauces, relieves; el uso de los distintos tipos de materiales de construcción y qué decir de la adaptación a las condiciones ambientales, en las que la dimensión de los espacios urbanos, colores, texturas y el uso de vegetación le imprimía una característica distintiva a los espacios de cada ciudad.

Pero después de siglos de relativa estabilidad en el crecimiento demográfico y urbano, a mediados del siglo XX el fenómeno de explosión demográfica quintuplicó la población del país en 60 años y ésta comenzó a establecerse masivamente en las ciudades. Como es sabido esta brutal expansión urbana ocupó en las décadas que siguieron, grandes extensiones territoriales de las periferias y gradualmente empezaron a desligarse social, funcional y económicamente de los “centros patrimoniales”; por lo que estos gradualmente dejaron de tener importancia en las actividades cotidianas de la población y de la ciudad en su conjunto.

## Objetivo

Analizar las variables básicas que han incidido en el gradual aislamiento de los centros históricos propiciado el decaimiento. Derivar

algunas recomendaciones que pudieran insertarlos en la vida cotidiana de las ciudades.

## **Metodología**

La dinámica de crecimiento de una ciudad es muy complejo, pues inciden una gran diversidad de variables que al estar interconectadas entre sí generan en las periferias la expansión de la ciudad de acuerdo al sector socio-económico, la revitalización y densificación de una zona intermedia o el decaimiento y el deterioro de otra zona como un barrio o el centro histórico. Pero para comprender esta gran dinámica urbana a escala de la ciudad, es importante seleccionar algunas variables representativas, pues la visión de conjunto –más que el análisis detallado- es lo que puede ofrecer inicialmente alguna perspectiva de la complejidad de la dinámica urbana y como eventualmente se podrían instrumentar soluciones alternativas. Las variables seleccionadas son:

- Demográfica. El intenso incremento poblacional de las últimas décadas ha impulsado la explosiva expansión de las ciudades. También incide en que se vea la inequitativa distribución del ingreso de la población pues ha generado sectorizaciones en la expansión de la ciudad.
- Expansión urbana y conversión de usos del suelo. Desplazamiento de las actividades económicas en la ciudad conforme la demanda se desplaza a periferias
- Distribución del ingreso y movilidad urbana: La población urbana se desplaza cotidianamente a sus labores, sea trabajo, escuela u otras actividades.

Como resultado de esta breve reseña de variables que inciden de manera directa sobre esta dinámica de desarrollo urbano, se plantea la problemática a que se enfrentan los centros históricos - patrimoniales, como lo son:

- Cambio social: familias de altos ingresos que habitaron el centro se desplazan a las periferias y familias de menores ingresos se aglomeran en casonas formando vecindades o adaptando departamentos; cambiando con ello la base económica del centro.
- Congestionamiento: Concentración de actividades administrativas y comerciales, conllevan a que burócratas y comerciantes confluyan cotidianamente, al centro y lo congestionen.

- Invasión de espacios urbanos por vendedores ambulantes, como alternativa del sector informal para ganarse la vida; obstaculizando espacios para otros usos.

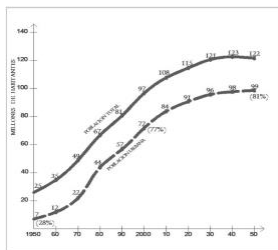
De las reseñas previas se derivan algunas conclusiones sobre la desvinculación gradual que los centros históricos han ido teniendo con el resto de las actividades de la ciudad, lo cual ha venido ocasionando su deterioro; así como algunas sugerencias de cómo se podrían - a largo plazo - volver gradualmente a reactivar.

## Dinámica de desarrollo urbano

### *Crecimiento demográfico y urbano*

En los últimos 60 años, México como cualquier otro país latinoamericano, ha experimentado el fenómeno de explosión demográfica que cuadruplicó su población de 26 millones en 1950 a 108 millones en 2010 (INEGI 1950); pero además en ese mismo lapso de tiempo, la población urbana total del país aumentó sustancialmente, de 26% en 1950 a 80% en 2010 (INEGI 2010) (fig.4). Como resultado, las ciudades aumentaron su tamaño entre 7 y 10 veces de aquel que tenían en 1950. Esto condujo a que la creciente población de cualquier nivel socio-económico pugnara por un espacio vital en donde ubicarse dentro de las ciudades –siendo los más visibles aquellos extensos asentamientos de bajos ingresos. Sin embargo, a partir de 1990 empieza un ligero decremento demográfico y se proyecta que para el 2050 la población del país será de 122 millones (CONAPO 2006), lo cual pone en relieve que este crecimiento demográfico en el futuro no será significativo, *pues el 88% de la población ya existe en la actualidad*. El bajo incremento demográfico reducirá la presión de una expansión urbana a futuro en la mayoría de ciudades, pero *la mancha urbana de las ciudades ya existe*.

Fig.4 Crecimiento demográfico de México, 1950-2050



Fuente: CONAPO, *Proyecciones de población 2005-2050*, México: Consejo Nacional de Población p. 21-22

*Esquema de expansión de las ciudades y de su estructuración urbana*

Que este impresionante crecimiento demográfico haya tenido lugar en las ciudades, fue posible gracias a la gran disponibilidad de territorio circundante en las periferias lo que propició asentamientos anárquicos – de pobladores de todos los niveles de ingresos. La explosiva dinámica urbana de las últimas décadas podría esquematizarse de la siguiente manera:

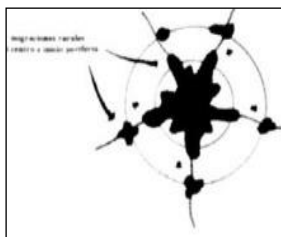
El centro “fundacional” de las ciudades es generalmente reticular, y toma como ejes la o las intersecciones de carreteras que las ligan con otras localidades urbanas de la región. En el centro se ubica la plaza principal o “zócalo” alrededor de la cual se ubica el palacio de gobierno, la catedral, la universidad y escuelas, las casas de los notables de antaño y un sin número de comercios (Sánchez de Carmona 1989)(fig.5).

Fig.5. Centro fundacional de ciudades en un patrón urbano tipo reticular



En un inicio, el crecimiento de la ciudad se da con la gradual prolongación de sus calles y avenidas. Posteriormente hubo promotores que realizaron el trazo de colonias nuevas, si bien siempre adosadas al casco urbano original. En sus primeras etapas, el crecimiento de la ciudad fue “concéntrico” es decir, se expandía relativamente uniforme en toda su periferia. De este modo empieza a haber una segregación socio-espacial en el crecimiento de la ciudad; aquellos pobladores de ingresos altos o medios se ubican dentro de los nuevos fraccionamientos; en tanto que la población de bajos ingresos se ubica en barrios cercanos a mercados o núcleos de servicios.

Fig.6. Expansión de ciudad sobre ejes de carreteras

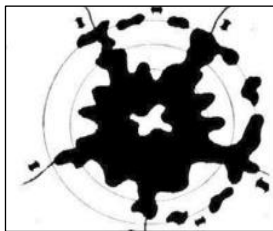


No obstante, al intensificarse el crecimiento demográfico, a partir de la década de 1960, empiezan a proliferar los fraccionamientos para pobladores de ingresos medios y asentamientos de bajos ingresos. Las antiguas carreteras de acceso a la ciudad cumplieron un papel muy importante en la expansión de las ciudades, pues posibilitaron el acceso a nuevos terrenos ubicados en las periferias y su liga directa con el centro de la ciudad – que por algún tiempo permanece como el centro de actividades urbano (social, económico y político-administrativo). Es así que al expandirse la mancha urbana sobre las carreteras, paulatinamente fueron conurbándose los poblados menores próximos a la ciudad(fig.6).

Con el tiempo, todas estas carreteras de acceso a la ciudad se transformaron en arterias viales primarias. Y aumentar la intensidad de tránsito, quedaron convertidas en corredores urbanos, transformando los usos del suelo de habitacional a mixto comercial.

La expansión horizontal de la mancha urbana empieza a dificultar los traslados inter-urbanos y a restar accesibilidad al centro de la ciudad, por lo que los pueblos conurbados (ya con todos los servicios) empiezan a funcionar como sub-centros urbanos; más cuando en sus inmediaciones se empiezan a ubicar nuevos centros comerciales, edificios de oficinas, bancos, además de centros de servicios como hospitales, universidades, escuelas, deportivos, entre otros. El fortalecimiento funcional de estos sub-centros urbanos traen dos consecuencias sobre la ciudad: el decaimiento gradual (económico y patrimonial) de su centro y el impulso de mayor expansión hacia periferias más distantes. Finalmente, estos nuevos “sub-centros” urbanos empiezan a ser englobados por nuevas colonias de modo que a la larga quedan englobados dentro del anillo intermedio de la mancha urbana (fig.7).

Fig.7. Conurbación de poblados cercanos que se consolidan como sub-centros urbanos



*Distribución del ingreso y movilidad urbana*

Con la detonación urbana, las ciudades medias y zonas metropolitanas dejan de ser operativas como unidades funcionales –ya que a lo largo de décadas se expandieron de manera “fragmentada” siguiendo múltiples patrones urbanos de subdivisión de la tierra, lo cual imposibilitó la construcción de arterias viales directas o articuladas entre sus distintos sectores urbanos y de éstos con el centro urbano.

A la larga, esto condujo a que las pocas arterias primarias que atravesaban la ciudad de un extremo al otro – o una parte de ella- a convertirse en las vías preferenciales de flujos vehiculares, tanto del transporte público como de automóviles. En la medida que aumenta la población de una ciudad, crece su superficie urbana y el parque vehicular que por ella circula. Por ejemplo, una ciudad media como Morelia, entre tantas otras, en 1960 tenían unos 150 mil habitantes y su mancha urbana era alrededor de 1,700 hectáreas -has. Para el 2010 la población había incrementado a 750 mil (un incremento de casi 5 veces) y cubría una extensión territorial de aproximadamente de 12,200 has (incremento de casi 7 veces), lo cual significa que la expansión urbana hacia las periferias ocurrió a cada vez menor densidad.

La distribución de ingresos es un indicador importante, porque entre otras cosas, nos ayuda a estimar las modalidades de transporte que utiliza la población de una ciudad. En esta ciudad media del ejercicio, el “promedio” de población económicamente activa –PEA- en 1960 fue de 38.5% (57,750 habitantes - hab) y para el 2010 de 39% (292,500 hab). Siguiendo con el ejemplo, en 1960 alrededor del 45% de la PEA percibía de 1 a 3 Salarios Mínimos –SM <sup>1</sup>, el 29% de 3 al 10 SM y el 5% más de 10

---

<sup>1</sup>En estimaciones de movilidad urbana, no se consideran aquellos sectores socio-económicos con ingresos menores a 1 SM, ya que por sus propias limitaciones se gana su sustento en el perímetro en que habitan- como aquellos del centro histórico o próximo a mercados u oficinas de gobierno. De aquí que no cierre al



SM (ponderados con base a INEGI 1960). Ya para el 2010 en “promedio”, el 48% percibía de 1 a 3 SM; casi el 30% del 3 – 10SM y el 6.5% más del 10 SM (ponderados con base a INEGI 2010). Si bien hay un cambio *cualitativo* en la distribución del ingreso, lo que resulta impresionante es su aspecto *cuantitativo*, ya que los 26 mil trabajadores de bajos ingresos en 1960 pasaron a ser 140 mil en el 2010; de grupos medios de los casi 17 mil en 1960 aumentaron a cerca de 88 mil trabajadores; y los de altos ingresos de cerca de 3 mil en 1960 para el 2010 ascendieron a 19 mil.

Pero para tener una *aproximación* del volumen de los flujos vehiculares que tiene una ciudad, se considera que el 66.1% de la población urbana total (Bazant 2011:109) se desplaza cotidianamente a sus actividades, pues adicional a la PEA se incluyen a los estudiantes de todas las edades y aquellos que salen a otros menesteres (consultas médicas, trámites burocráticos, pagos de servicios, compras, etc.). Los grupos de bajos ingresos se desplazan en transporte público (promedio de 29 pasajeros/unidad) y en este ejercicio se supuso que todos integrantes del sector medio utilizan automóviles<sup>2</sup> al igual que los de altos ingresos (promedio 1.3 pasajeros/unidad). Siguiendo con el ejemplo de Morelia, de manera estimada en 1960 circularon desahogadamente alrededor 1,550 autobuses/día para movilizaron a casi 45 mil pasajeros de bajos ingresos y 26,100 automóviles/día los que movilizaron a unos 34 mil habitantes de ingresos medio y alto. Ya para el 2010 circularon alrededor de 8,200 autobuses/día movilizandando a unos 238 mil pasajeros de bajos ingresos y cerca de 140 mil automóviles/día que movilizaron unos 181 mil habitantes/día de ingresos medio y alto.<sup>3</sup> En resumen, el total del parque vehicular circulando en *un solo viaje origen-destino cada día* en 1960 fue 27,650 vehículos y para el 2010 había incrementado a cerca de 148,200 vehículos. *Hay que considerar que estos viajes son sólo matutinos, pero al ser pendulares estos flujos vehiculares en realidad llegan a ser mayores a lo largo del día.*

---

100% de población económicamente activa.

<sup>2</sup>Parte de los desplazamientos que realizan los miembros de una familia de ingresos medios son en transporte público, como el caso de los adolescentes que van a la escuela. Al igual que algunos de los miembros de las familias de bajos ingresos utilizan sus autos para desplazarse a sus fuentes de auto-sustento- como vendedores ambulantes o prestadores de servicios. Pero para simplificar el ejercicio se considera que todos los de un sector utilizan la misma modalidad de transporte.

<sup>3</sup>Para la estimación de aforos viales se considera que del total de vehículos circulando al día, sólo el 10% es el que circula en horas pico o de máxima demanda; aunque cuando hay congestionamientos en la práctica de vuelvan 2 horas pico. Los estimados muestran el número estimado de traslados vehiculares que se llevaron a cabo para desplazar a la población de cada sector de ingresos.

## **Impacto del crecimiento urbano sobre el centro histórico**

### *Proceso de conversión del suelo en los centros históricos*

La ciudad es una estructura físico-espacial integrada por múltiples sistemas, todos los cuales están interconectados y tienen efectos uno sobre el otro. Por ejemplo, la construcción de un gran edificio en cualquier parte de la ciudad, tiende a plusvalizar los predios en todo su perímetro en relación al monto de la inversión. Esta plusvalía a su vez genera un lento proceso de densificación, pues la nueva afluencia de población al edificio genera nuevas demandas- de vivienda, comercios y servicios. La densificación a su vez genera mayor demanda de infraestructura urbana –agua, electricidad, teléfono, drenaje y tantos otros- y al persistir la tendencia las autoridades locales se ven presionadas a romper calles para ampliar la capacidad de sus redes. Este proceso de plusvalización y densificación de terrenos con todos los nuevos servicios y amenidades, tenderá a concentrar cada vez mayor usuarios; lo cual atraerá a su vez mayor inversión y así sucesivamente.

Desde su fundación y a lo largo de los siguientes siglos de ocupación española, la mayor parte de las ciudades permanecieron con su traza urbana original con un bajo crecimiento demográfico y urbano; por lo que la vida giraba en torno del zócalo y calles principales. El criterio de edificaciones era de casas verticales colindantes entre sí y alineadas a la calle, a la usanza europea.<sup>4</sup> Las casonas de las familias acomodadas se construían sobre las calles más transitadas; pero desde fines del s. XVII también empiezan a construirse edificios de departamentos para familias de la clase media emergente. En ambos casos, los locales en planta baja que daban a las calles se destinaban para “accesorias” (tiendas) y los pisos superiores para las habitaciones (Ayala 2009). Las casonas tenían antesala, sala y comedor (dando a la calle) y alrededor de un gran patio central que les daba acceso e iluminación se ubicaban varias habitaciones (fig.10), la cocina, despensa, baño y los cuartos para los sirvientes y caballerizas en planta baja. En tanto que los edificios de departamentos eran pequeños: puerta de acceso al centro con escaleras de acceso y departamentos a ambos costados cada uno de 1 o 2 habitaciones, sala-comedor, cocina con patio posterior y servicios comunes – ubicándose en cualquier calle inclusive a los costados de las casonas. Esta compactación obligaba a la interacción entre vecinos que se daba a la entrada de edificios y en las calles.

---

<sup>4</sup> Por esta razón, la mayoría de los centros históricos son compactos y de gran densidad para la época.

El proceso de plusvalización ocasionado por la conversión del suelo, también puede obrar a la inversa y originar el decaimiento económico y deterioro físico de zonas de la ciudad, tal como ha acontecido en casi todos los centros históricos de nuestras ciudades. Algunos cambios han sido dramáticos como el de la expropiación de los bienes eclesiásticos en 1856, con el consecuente desalojo de iglesias con sus conventos lo que permitió que a lo largo de las décadas siguientes, las familias de bajos ingresos los fueran ocupando y contribuyó a que éstos inmuebles se deterioraran en el tiempo (Fig.8).

Fig. 8. Deterioro de edificios en el centro histórico



Fuente: UNAM 2004:138

Otros cambios en las ciudades fueron graduales. Por ejemplo, en el caso de la ciudad de México, la prolongación de avenidas principales como Insurgentes, San Cosme, Reforma, Chapultepec, Bucareli y otras, hacia fines del siglo XIX abrieron poco a poco nuevos fraccionamientos como San Rafael y Santa María La Ribera y luego Doctores, Juárez, Cuauhtémoc para la población de ingresos altos y medios (fig.9) (Boils 1998, Cantú 2000, DDF 2000, Tello 2005). En respuesta a la “modernización” en las formas de vida, los criterios de viviendas también cambiaron: de edificios de varios niveles a viviendas aisladas entre sí y remotas de la calle en las que ya no había patio central sino vestíbulo de acceso y las habitaciones, el baño y demás espacios interiores eran iluminados por los jardines que las rodeaban (fig.9). Esto redujo la densidad y cambio las modalidades de socialización, puesto que al estar las viviendas separadas entre sí, la interacción se empezó a dar en bares o restaurantes, teatros, entre tantos otros, que aún se concentraban dentro del centro de la ciudad.

Fig.9. Prolongación Paseo de la Reforma 1890. Ciudad de México



Fuente: DDF 2000:98

Pero hasta la década de 1900 los centros históricos aún concentraban las oficinas de gobierno del país, las casonas de gobernantes y familias prominentes que quedaban, escuelas principales y universidad, hospitales, catedral, teatros, mercados, las tiendas principales y comercios de todo tipo (Santa María 2005, Collado 2004, Tovar y de Teresa 1991), además de las plazas en donde los residentes daban sus paseos domingueros luciendo sus atuendos de moda. También en los centros históricos se concentraban los mejores servicios de la ciudad: calles empedradas o adoquinadas, electricidad, alumbrado público, agua potable y alcantarillado.

Sin embargo, la Revolución de 1910 trae cambios en la base económica de las ciudades y sus formas de vida, pues en un lapso relativamente corto, obliga a muchos pobladores rurales a buscar refugio en ellas. Esta nueva concentración de gente empieza a establecer condiciones de vida bastante difíciles para “todos” los habitantes de los centros urbanos, tanto de habitabilidad como de pobreza generalizada por la falta de empleo, carencia de servicios y comida – ante el abandono del campo.

De aquí que muchas de las viejas casonas gradualmente fueron convertidas en un sinfín de modestos comercios en sus plantas bajas y las partes posteriores y pisos altos ocupadas por familias de menores ingresos. Cada nueva familia inquilina ocupó un cuarto que arregló de acuerdo a sus necesidades; y compartió con el resto de las familias los pasillos, escaleras, patios y servicios comunes. Esta nueva organización de vivienda es la llamada “vecindad” y aún hoy día se mantiene activa en cantidad de casonas deterioradas de los centros históricos de nuestras ciudades (fig.10 y 11).

Fig.10. Patio de casona del s. XIX



Fuente: Tello 1998:103

Fig. 11. Vecindad en casonas abandonadas



Fuente: Google imagen

Pero el gran detonador del deterioro de los centros históricos fue la explosión demográfica que inicia en la década de 1950 y el consecuente proceso de migración campo – ciudad. Esto empezó a concentrar masivamente población en las ciudades y sus centros, que ofrecían un gran atractivo para los grupos de menores ingresos por la cercanía a las fuentes de empleo o las posibilidades de ganarse el sustento cotidiano en cantidad de oficios, las posibilidades de rentas de cuartos baratos y la disponibilidad de equipamiento y servicios.

Tal presión social sobre los centros urbanos cambió poco a poco las condiciones de vida y la escena urbana por el deterioro de las edificaciones. Empezaron a proliferar las colonias populares en un sector próximo al centro urbano y lejos de los fraccionamientos residenciales que se alejaban del centro. Los propietarios de las casonas de antaño que aún quedaban, fueron gradualmente abandonándolas dando cabida a que fueran ocupadas por las nuevas familias de menores ingresos o rentadas para oficinas o bodegas de los vendedores ambulantes. En ocasiones alguna institución se reubicaba fuera del centro y contribuía a su deterioro. Tal fue el caso de la UNAM en ciudad de México que ocupaba 18 edificios<sup>5</sup> en el centro hasta que en la década de 1950 se

---

<sup>5</sup> Cuyas facultades, por ejemplo, Ingeniería, Medicina y Jurisprudencia en los edificios del Palacio de Minería, Santa Inquisición y San Ildefonso respectivamente.

cambió al sur de la ciudad (UNAM 2004). Esto ocasionó que todo su personal y estudiantes se desplazaran fuera y los miles de cuartos en vecindad y departamentos en renta quedaran vacíos y las tiendas de apoyo (librerías, papelerías, fondas, comercios de todo tipo) se vinieran abajo. De igual modo, en las décadas que siguieron varias Secretarías de Estado como Hacienda, Industria y Comercio, Obras Públicas y otras instituciones como la Cámara de Diputados, se reubicaron fuera del centro histórico de la ciudad de México causando efectos similares.

Pero gran parte de estas edificaciones de los centros históricos, tanto las soberbias casonas particulares como los conventos, hospitales, parroquias e iglesias, teatros y demás construcciones, de origen colonial y posteriores, son el legado cultural arquitectónico y cultural que tiene nuestro país (Chanfón 1997 y 2009). Para preservarlo en 1972 se promulga la “Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas” que prohibió la alteración de cualquiera de estos inmuebles dentro de un perímetro del “centro histórico” o bien de aquellos que fueron catalogados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia -INAH. Si bien el propósito de “preservación de monumentos” de esta Ley es indiscutible, los resultados prácticos han sido cuestionables dado que el elevado costo de su restauración dificulta en extremo que éstos vuelvan a estar “habitados” por familias y ocupados *acorde al costo* que implica su reconstrucción. Pero también resulta poco realista el pretender restaurar el resto de las edificaciones patrimoniales para convertirlas en más museos o centros culturales – pues con los que hay dan amplia cobertura a la población de la ciudad. Bajo estas premisas, resulta dudoso que el “centro” vuelva a rescatar su jerarquía –su identidad- en el desarrollo de las actividades de la ciudad.

### *Congestionamiento vehicular*

Si bien los “centros” han perdido presencia en el desarrollo social, económico y de servicios de la ciudad, siguen conservando empleos ya que muchas de las oficinas del gobierno federal, estatal o municipal (según la ciudad) se ubican ahí. Y para atender la demanda externa de este aparato burocrático, empiezan a ubicarse en el entorno modestas oficinas de profesionistas, “coyotes”<sup>6</sup>, bancos, todo tipo de talleres de oficio y de comercios. Todo lo cual ha detonado una gran variedad de ocupaciones informales.

Del mismo modo en que las ciudades se han expandido a lo largo de sus ejes carreteros, también lo han hecho las rutas de transporte cuyo

---

<sup>6</sup> Los gestores que llevan a cabo un trámite burocrático

propósito ha sido captar la demanda surgida de las nuevas colonias o fraccionamientos de las periferias. De este modo, una buena parte de las rutas tienen su base de recorrido a partir del centro de la ciudad o su perímetro inmediato. De ahí parten las rutas que comunican al centro con el resto de la ciudad y para ir de un lado a otro de la ciudad aún se tiene que trasbordar en el centro; lo cual con el tiempo lo ha venido congestionando.

Para retomar el ejercicio anterior de la ciudad media de 750 mil habitantes, del total de población que se desplaza cotidianamente,<sup>7</sup> el 45% de los trabajadores de bajos ingresos tiene su destino en el centro o su perímetro; el 25% de los desplazamientos de la población de ingresos medios se dirige a la zona centro y finalmente, de la población de altos ingresos que se desplaza cotidianamente, el 10% lo hace al centro urbano o su entorno (ponderados de Bazant 2011:168). Esto generó en 2010 una concentración diaria de población de casi 107 mil habitantes de bajos ingresos, 37,200 de ingresos medios y 3,200 de altos ingresos dando un total diario de 147,400 habitantes, o sea alrededor del 20% de la población total, el PEA incluido. En términos de vehículos, esto representó 3,700 unidades de transporte y 31,100 automóviles cotidianamente. Cabe hacer notar que el transporte público son viajes pendulares que todo el día transportan pasajeros al centro durante las mañanas y los regresan a sus orígenes en la tarde (o sea permanecen temporalmente en el centro); en cambio los automovilistas si se estacionan ahí.

*En otras palabras, el 27% de la población total que se traslada al centro se moviliza en 89% vehículos (automóviles) y el 73% de la población se moviliza en 11% de los vehículos (transporte público). O sea, que el 89% del congestionamiento cotidiano es ocasionado por automóviles!*

Fig. 12. Congestionamiento vehicular en el centro



Fuente: Google imagen

---

<sup>7</sup> Ver inciso 1.3 para referencia de desplazamientos de acuerdo a niveles de ingresos

Para dar cabida al volumen de automóviles que llegan cotidianamente habría que tener 31,100 cajones de estacionamiento dentro del centro histórico para los que ahí trabajan, *sin considerar aquella población que va de compras o turismo*. Muchas casonas se han caído de viejas y sus lotes baldíos se han acondicionado para estacionamiento; en otras se ha respetado la fachada pero el patio posterior se utiliza de estacionamiento, y en otras se han construido (horribles) edificios de estacionamiento. Además en algunas calles secundarias aún es posible estacionarse. Podría suponerse que la disponibilidad de cajones de estacionamiento, no representan ni el 65% de la demanda, por lo que los conductores que no encuentran lugar, tienen que empezar a estacionarse en calles y baldíos en el perímetro del centro urbano (fig. 13). Esto ejerce una presión vehicular constante y congestiona el centro histórico y su perímetro inmediato, restándole funcionalidad para que otros habitantes, turistas, proveedores, compradores, puedan con facilidad entrar y salir de él.

Fig.13. Estacionamiento en calles



Fuente: Google imagen

#### *Invasión de espacios urbanos*

El intenso crecimiento demográfico y la inequitativa distribución del ingreso han dado por resultado que los sectores de bajos ingresos hayan aumentado significativamente en las últimas décadas. Las recurrentes crisis económicas han obstaculizado su gradual inserción dentro de la estructura económica del país a tasas similares a la demográfica; y el resultado ha sido que para ganar su sustento cotidiano la gente se ve obligada a laborar en el sector informal de la economía: doméstico, en talleres de oficios, construcción y por supuesto en la venta callejera de productos y baratijas de toda índole.

Los espacios urbanos son vitales para su subsistencia, razón por la cual las autoridades locales han sido permisivas al dejarles ocupar banquetas y plazas afectando no solo la circulación peatonal, sino con



frecuencia a los mismos comercios establecidos formalmente dentro de los edificios.

Hay varios motivos para que los vendedores ambulantes se ubiquen en los centros históricos: el principal es que hay gran afluencia cotidiana de peatones (compradores), muchos vendedores habitan en las vecindades de la proximidad y las céntricas casonas deterioradas son los almacenes ideales para guardar sus puestos y mercancías al terminar cada día. Hay que hacer notar, que los ambulantes se ubican en las calles que tienen mayor circulación para vender mejor (y no en las calles vacías), agravando con ello el problema de movilidad interna dentro del centro.

Sin embargo, su presencia física da un aspecto sumamente desagradable y degrada visualmente cualquier espacio público, sea calle o plaza. En especial cuando los espacios están conformados por edificaciones que tienen valor histórico. Cuando algún edificio patrimonial es restaurado, los vendedores ambulantes no se establecen en su proximidad; pero como la mayoría de las edificaciones céntricas están deterioradas entonces hay espacio urbano suficiente para ubicarse en donde sea, lo cual obstaculiza la percepción de esa grandeza del pasado histórico y nos torna insensibles hacia los valores patrimoniales que están ocultos atrás de esa basura visual (fig.13).

Fig.13. Vendedores ambulantes invadiendo banquetas y peatones caminando en calles



Fuente: Google imagen

## **Conclusiones**

### *Ausencia de planeación urbana*

Las ciudades se han expandido anárquicamente en respuesta a las diferentes demandas sociales e intereses económicos. Los planes urbanos o programas de desarrollo urbano -PDU- empezaron a realizarse desde la década de los 1970. No obstante que todas las ciudades del país tienen su PDU vigente aprobados por sus cabildos o congresos locales,

ninguno pudo anticipar las consecuencias que el brutal crecimiento demográfico tendría sobre la ocupación del territorio. Por ejemplo, sus extensas manchas urbanas horizontales, sus largas vialidades primarias sumados a los desplazamientos cotidianos de la población y a los congestionamientos que dificultan (casi imposibilitan) el acceso al centro histórico.

En la actualidad estamos en una situación de *impasse* sobre el devenir de nuestras ciudades. Existen tantas demandas sociales insatisfechas y tantos problemas graves de tan diversos temas que atañen la vida en la ciudad (escasez de agua, insuficiente infraestructura urbana, congestionamientos y saturación del transporte, contaminación del aire, entre docenas de otros) que las políticas y recursos públicos se orientan a resolver lo apremiante. Por eso ya no planeamos el futuro de nuestras ciudades, estamos inmersos resolviendo problemas herencia del pasado. Y esto ha vuelto inoperativa a la planeación urbana.

La ciudad es de todos sus habitantes pero la problemática urbana la ha ido sectorizando. Y el centro histórico ha quedado como una isla, que resulta inaccesible para la mayoría de sus habitantes, principalmente por los contratiempos que hay que vencer para llegar a ella y porque esta ha perdido vigencia y significado en las actividades cotidianas para la mayoría de los pobladores urbanos. Es decir, para ellos no hay nada que hacer de vida cotidiana en el centro urbano, excepto esporádicamente realizar trámites burocráticos o ir a algún museo o concierto en algún edificio patrimonial restaurado.

*Un centro histórico no sólo son los edificios patrimoniales.* Son también los espacios urbanos que les dan acceso y presencia dentro de un escenario urbano. Las calles y plazas abren la perspectiva para admirar su belleza en lo individual o como un conjunto de edificaciones históricas. Las perspectivas de calles con sus plazoletas y monumentos que las realzan, son parte inherente del bien patrimonial.

La percepción de que solo los edificios catalogados como patrimoniales son importantes, es incompleta. El considerarlos como edificaciones aisladas y no como parte integrante de los espacios urbanos que conforman el centro de una ciudad, es lo que nos limita a entender su particular presencia en la conformación de los espacios, su interacción funcional o la dinámica económica de su deterioro.

Por eso hay que plantear el devenir de los centros históricos. Pero ¿qué hacer? 1) Seguir con la postura actual y que el centro continúe su

lento proceso de deterioro; o bien, 2) cambiar de enfoque para buscar alternativas “realistas” para recuperarlo.

De optar por la segunda opción, hay que considerar que un centro histórico requiere un planteamiento de rescate que tenga una visión secuenciada a futuro ya que no es viable realizarlo a corto plazo, por ejemplo en un período de gobierno de 6 años. Si partimos de la base de que el centro es un conjunto operativo en lo social, espacial, funcional y económico (y no sólo edificios históricos), los planes urbanos siguen siendo sin duda los instrumentos idóneos para plantear los escenarios para su diagnóstico/pronóstico/solución a corto, mediano o largo plazo, así como programar el tipo de acciones estratégicas para concretarlas gradualmente. Algunos de los aspectos más significativos en su rescate es la búsqueda de una mejor manera para que el centro histórico funcione internamente y encontrar su “actual” relación con el resto de la ciudad. Entre otros, algunos aspectos que se deberían de tomar en cuenta son:

- La “reutilización” de inmuebles patrimoniales

Sin duda alguna que el zócalo es el punto de mayor significado e identidad de una ciudad, como lo son las edificaciones que lo configuran. Y de igual manera, hay plazoletas con sus iglesias que con frecuencia le dan identidad a un barrio. Entonces surge la necesidad de preguntarnos cómo llegamos a ellos desde varios puntos externos, a través de trayectos interesantes, cómodos y sin congestionamientos. Asimismo, hay que identificar cuáles son las edificaciones de valor patrimonial en sus distintas épocas con el propósito de priorizar su rescate gradual como aquellas que originalmente se construyeron como departamentos y que están muy deterioradas pero aún están habitadas. O bien, la reutilización de las casonas de antaño que están abandonadas u ocupadas con vecindades en las cuales se podría inicialmente remodelar el patio y 3, 4 o 5 salones la planta baja - con actividades atractivas para la población residente o aquella del entorno. Si esperamos a que estas casonas sean restauradas en su magnificencia del pasado, no habrá presupuesto que alcance ni familias que lo puedan pagar; y diferir el remozamiento daría paso a que continuara el deterioro de los edificios.

Los actuales pobladores de los centros históricos están segregados por zonas según sus ingresos y modalidades de actividad. Por ejemplo, aquellos de bajos ingresos se ubican cerca de los mercados, centrales de abasto o terminales de camiones o autobuses (como Tepito, Lagunilla, La Merced en ciudad de México) y tienen su fuente básica de sustento en el ambulante y comercio “pirata”. En otras zonas del centro se ubican edificios patrimoniales o viejos con comercios establecidos en

sus plantas bajas que dan a la calle y departamentos o vecindades en las plantas altas. Si bien los locales comerciales por lo general están en buen estado, con frecuencia los departamentos o vecindades se encuentran en condiciones deplorables. También dentro de estos edificios es común la presencia de oficinas en pisos superiores. Por lo tanto, los cambios de “reutilización o mejoramiento” de edificaciones debe de ser gradual; puesto que las viviendas con sus habitantes y sus lugares de sustento se encuentran ahí mismo. De aquí que el PDU tendría un alto contenido social, pues su intervención apoyaría a las familias de menores ingresos que habitan ahí mismo.

- Rescate social del centro histórico: recuperación de barrios

Debido a esta segregación social y espacial, los centros urbanos se volvieron inhóspitos, inseguros y poco habitables pues las calles son sombrías y no hay espacios urbanos para la convivencia cotidiana de sus residentes. En estas condiciones se fue perdiendo la noción de barrios dentro del centro urbano y lo que ello implicaba en términos de cultura y usos y costumbres de los residentes. Los centros urbanos se volvieron socialmente impersonales. Pero aún se conservan las iglesias y sus pequeños atrios, plazoletas, rinconadas o plazas de antaño, sobre las cuales sería viable (en algunas de ellas) apoyarse para buscar esta gradual reactivación.

No basta “reutilizar” algunos de los inmuebles patrimoniales significativos, sino que es igualmente importante dignificar la escena urbana – y el sentido de identidad o de barrio de cada sector del centro - en que se encuentran para destacar su presencia buscando recorridos interesantes que los unan y conduzcan a la plazoleta de cada barrio o al zócalo. Es decir, es importante ampliar nuestro entendimiento que no sólo se está buscando “reutilizar” inmuebles patrimoniales sino que paralelamente se busca revitalizar el centro histórico dándole un sentido social y de identidad (fig.14). Es decir, interconectados entre sí a través de espacios urbanos con sus edificios patrimoniales, en recorridos que a la larga podrían ser peatonales.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> La presencia de vehículos es importante para mantener activas las actividades actuales de las edificaciones

Fig.14. Rescate de calles habitables para configurar barrios



Fuente: Google imagen

Como los centros históricos son generalmente de patrón reticular, es importante establecer con claridad los puntos focales o núcleos detonadores de actividad (edificios “reutilizados” y plazoletas de barrio) para vincularlos entre sí con “ejes” o “circuitos” de circulación peatonal/vehicular; lo cual facilitará la movilidad interna dentro del centro histórico. Y en la medida que aumente la circulación peatonal se podrá dar paso a la prohibición de la circulación vehicular sobre estas calles articuladoras.<sup>9</sup> Pero al de igual modo, hay que promover los edificios de estacionamientos en el centro con cuotas preferenciales para los residentes, cuyos edificios concuerden con la escala y fachadas del entorno (fig. 17). Por supuesto, al aumentar la afluencia peatonal al centro histórico, se podría instrumentar un sistema de transporte público interno – por ejemplo, autobuses que emulen los tranvías de antaño, las bicicletas, bici – taxis, entre otros.

Fig.15. Activar plazoletas para población local y turística



Fuente: Google imagen

Al formular un PDU de recuperación del centro histórico a corto, mediano y largo plazo es indispensable involucrar a diversas organizaciones sociales y civiles para que participen con sus diversos programas en esta encomienda. Y en la medida en que la comunidad involucrada crezca y grupos de ingresos medios empiecen a encontrar atractivo habitar en el centro, habrá más posibilidades de que la reactivación del centro continúe (fig.15). Este planteamiento es un tanto

---

<sup>9</sup> Inicialmente no es recomendable, pues apoyan las actividades económicas actuales.

diferente a la manera realizar las restauraciones hoy en día. Los gobiernos locales, con el apoyo financiero de diversas instituciones nacionales o internacionales, se concentran sólo en las edificaciones patrimoniales y dejan de considerar a la escena urbana y a su comunidad residente.

*Estimulación de la base económica del centro y los congestionamientos*

No obstante su deterioro, el centro sigue concentrando una diversidad de empleos y sigue siendo importante la fuente de ingresos; particularmente para grupos de menores ingresos. Siguiendo con el ejercicio anterior, casi el 30% de la PEA labora en el centro.<sup>10</sup> Pero estas fuentes de empleo están en riesgo, puesto que de aumentar el congestionamiento (conforme aumenta la población) los comercios grandes e instituciones que aún permanecen ahí, se encontrarán limitados operativamente y continuarán desplazándose afuera; tal como ha sucedido en el pasado. Y esto acabaría por aniquilar la base económica del centro de la ciudad.

De aquí que si se busca reactivar el centro de una ciudad, sea imperativo e impostergable atender el gran problema que el congestionamiento ocasiona. Y aquí, no hay soluciones fáciles ni a corto plazo. Pero las hay.

La principal versa sobre el mejoramiento del transporte público que accede al centro. No se tratan de las rutas en las que se desplazan los trabajadores de bajos ingresos, ya que los autobuses sólo representan el 11% del flujo vehicular cotidiano y *no* permanecen en el centro. El restante 89% son de ingresos medios y altos cuyos automóviles *si* se estacionan en el centro.<sup>11</sup>

Entonces la solución radica en el modo de realizar un sistema de transporte que capte la demanda básicamente de aquellos trabajadores de ingresos medios que son los que aportan más vehículos –el 89% del total. Los de altos ingresos representan el 8% y no son susceptibles de utilizar el transporte público, por lo que inicialmente no se consideran. Así es que en este ejercicio de Morelia, este 81% representa casi 29 mil automóviles

---

<sup>10</sup> El porcentaje de la PEA en el centro va en franco descenso en comparación con aquella de mediados a fines del siglo XIX en que la mayoría de los trabajos urbanos estaban localizados en el actual centro de la ciudad, pues en aquel entonces esa era la ciudad!

<sup>11</sup> Ambos porcentajes referidos al inciso de congestionamiento de una ciudad media mencionados en inciso 2.2. Del 92.5% desplazamientos vehiculares, casi el 8% son de altos ingresos y el resto 84.5% son de ingresos medios.

que transportan casi 38 mil personas diariamente al centro de la ciudad. Pero como éstas se han expandido anárquicamente, resulta muy complejo trazar líneas de transporte público para captar la demanda de una clase media, que lejos de hallarse concentrada en una zona está dispersa en todas las periferias de la ciudad.

De aquí que para facilitar la transición de automóvil a transporte público para estos grupos de ingresos medios, es importante que las unidades sean atractivas y seguras – tipo líneas de metrobús (fig.16). Pero el realizar una línea con esta modalidad de transporte no es suficiente, es igualmente importante llevar a cabo edificios de estacionamientos (con tarifas preferenciales para usuarios frecuentes) en puntos seleccionados para que los conductores dejen sus autos ahí (fig.17).

Fig.16. Transporte público dirigido a sectores de ingresos medios



Fuente: Google imagen

Un sistema de transporte público que incorpore estacionamientos, ofrece mayores ventajas comparativas con respecto al uso del automóvil, a saber: reducción de tiempos de recorrido, mayor seguridad, más económico y sobretodo menores molestias en traslados evitando el contratiempo de buscar un lugar donde estacionarse al llegar a sus destinos.

Fig.17. Estacionamientos recientes construidos con fachadas de la época



Fuente: Google imagen

Este cambio en la modalidad de transporte orientado hacia estos sectores de población no solo reduciría *sustancialmente* los congestionamientos, sino que fortalecería la base económica del centro de

la ciudad pues los trabajadores acudirían con mayor facilidad a sus empleos, las instituciones y grandes comercios tendrían mejor desempeño operativo y sobre todo con el tiempo habría mayor concurrencia de habitantes con mayor capacidad de pago. Y esto estimularía el mercado inmobiliario local, e induciría la remodelación de edificios de departamentos que están deteriorados, para este nuevo perfil de residentes. Y esto estimularía la economía local y sentaría la base para una gradual reactivación del centro histórico.

Una visión a futuro, dando los primeros pasos en el presente.



## Bibliografía

- AYALA ALONSO, Enrique. (2009). *La idea de habitar. La ciudad de México en sus casas. 1750-1900*, México, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Unidad Xochimilco.
- CHANFON OLMOS, Carlos (coord.). (1997). *Historia de la arquitectura y el urbanismo en México, volumen II Periodo Virreinal*, México, Universidad Autónoma de México (UNAM) y Fondo de Cultura Económica (FCE)
- \_\_\_\_\_. (2009). *Historia de la arquitectura y el urbanismo en México, volumen III El siglo XX*, México, UNAM y FCE
- CONAPO. (2001). *La población de México en el nuevo siglo*, México: Consejo Nacional de Población
- \_\_\_\_\_. (2006). *Proyecciones de población 2005-2050*, México: Consejo Nacional de Población
- BAZANT, Jan. (2011). *Planeación urbana estratégica*, México, Editorial Trillas
- BENITEZ, Fernando. (1984). *Historia de la ciudad de México*, México, vols. 6, 7 y 9, México, Enciclopedia Salvat
- BOILS, Guillermo. (2005). *Pasado y presente de la colonia Santa María La Ribera*, México, UAM - Unidad Azcapotzalco
- CANTU CHAPA, Rubén. (2000). *Centro histórico. Ciudad de México: Medio ambiente soiourbano*, México, Plaza y Valdés Editores
- COLLADO, María del Carmen (coord.). (2004). *Miradas recurrentes I y II, La ciudad de México en los siglos XIX y XX*, México, Instituto Mora y UAM.
- DDF. (2000). *La ciudad de México transformada*, México, Gobierno del Distrito Federal (fotografías de Hugo Brehme y Pedro Hiriart)
- \_\_\_\_\_. (2005). *Nuevo rostro de la ciudad. Paseo de la Reforma – Centro Histórico*, México, Gobierno del Distrito Federal
- FUNDACION Carlos Slim. (2011). *Centro histórico. 10 años de revitalización*, México. Fundación Centro Histórico de la Ciudad de México A.C.
- GARROCHO RANGEL, Carlos. (2013). *Dinámica de las ciudades de México en el siglo XXI. Cinco vectores clave para el desarrollo sostenible*, México, El Colegio Mexiquense (CMQ), CONAPO y Fondo de Población de las Naciones Unidas
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, Geografía e Informática – INEGI. (1950). *Censo general de población. Resumen General*, México, INEGI.

*Deterioro del centro histórico de las ciudades*

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, Geografía e Informática – INEGI. (2010). *Censo general de población. Resumen General*, México, INEGI.
- SANCHEZ DE CARMONA, Manuel. (1989). *Traza y plaza de la ciudad de México en el siglo XVI*, México, UAM – Unidad Azcapotzalco
- SANTA MARIA, Rodolfo. (2005). *Arquitectura del siglo XX en el centro histórico de la ciudad de México*, México, UAM – Unidad Xochimilco
- TELLO PEON, Berta. (1998). *Santa María La Ribera*, México, Editorial Clio
- TOVAR DE TERESA, Guillermo. (1991). *La ciudad de los palacios: Crónica de un patrimonio perdido, Tomo I y II*, México, Ediciones Espejo de Obsidiana
- UNAM-Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. (2004). *Un destino compartido. 450 años de presencia de la Universidad en la Ciudad de México*, México, Universidad Autónoma de México- UNAM